

Inv.

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

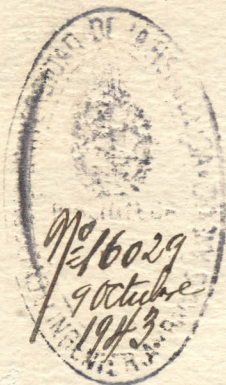
•

ADMINISTRACION NACIONAL
DE
COMBUSTIBLES, ALCOHOL Y PORTLAND

•

LA INTERVENCION DE LA ANCAP
EN MATERIA DE GASOGENOS

•



MONTEVIDEO
FEBRERO 1943

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

•

ADMINISTRACION NACIONAL

DE

COMBUSTIBLES, ALCOHOL Y PORTLAND

•

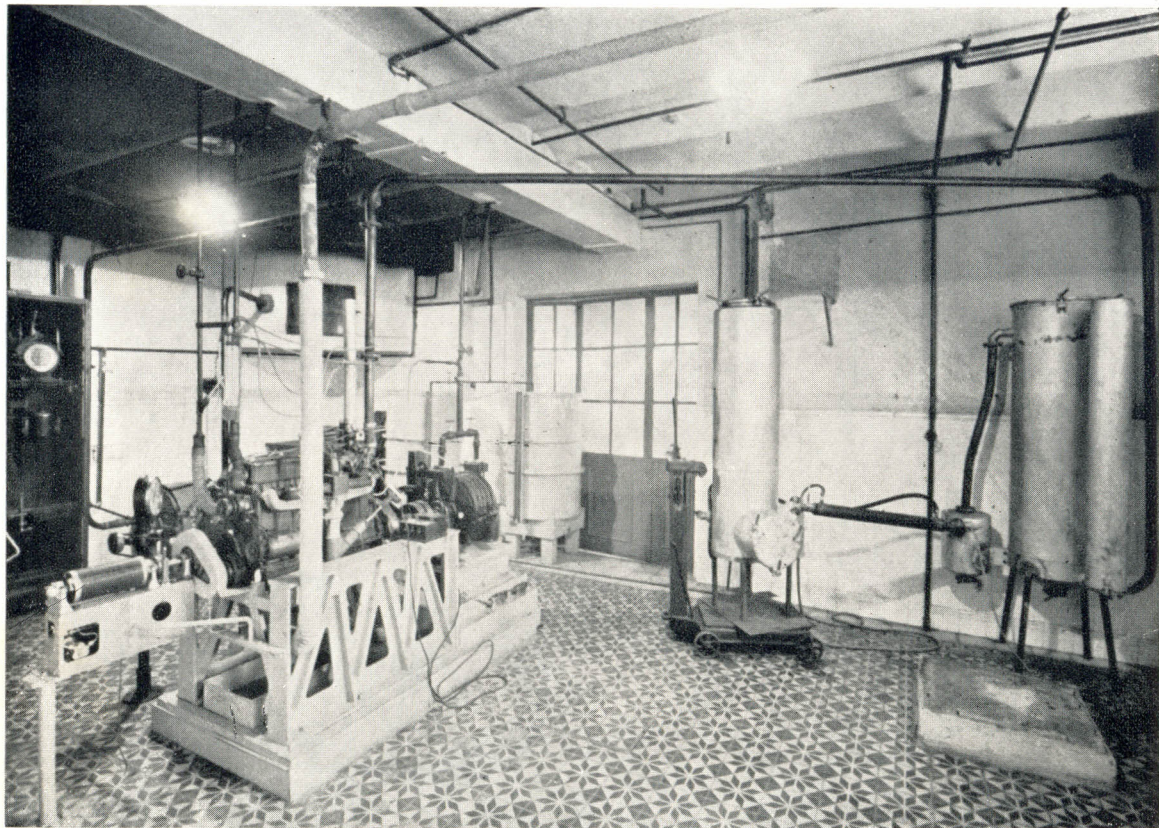
**LA INTERVENCION DE LA ANCAP
EN MATERIA DE GASOGENOS**

•



MONTEVIDEO

FEBRERO 1943



Vista general de las instalaciones costeadas por la Ancap, efectuadas en el Instituto de Máquinas de la Facultad de Ingeniería para estudio completo de los efectos de un gasógeno acoplado a un motor a explosión corriente

LA INTERVENCION DE LA ANCAP EN MATERIA DE GASOGENOS

Con fecha 29 de junio de 1942 el Poder Ejecutivo confió a la ANCAP el estudio de los problemas relacionados con la utilización de gasógenos en vehículos automotores, en la forma establecida en el Decreto que a continuación se transcribe:

Cometidos confiados a la ANCAP—

"Artículo 1º — Cométese a la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland, las tareas relacionadas con la realización de las pruebas necesarias para la elaboración de un tipo standard de gasógeno, confección de planos constructivos, normas de construcción, materiales a utilizarse, procedimientos de adaptación de los gasógenos a los vehículos, cuidados requeridos, precios de venta, combustibles a utilizarse, forma del mismo, etc."

"Art. 2º — La ANCAP, una vez realizadas las tareas previas a que se refiere el artículo precedente, pondrá al Poder Ejecutivo una reglamentación completa sobre implantación de gasógenos, sin perjuicio de aconsejar medidas de adopción inmediata, previendo la posibilidad de hacer obligatoria, por la vía correspondiente, en los camiones de carga, de tránsito carretero y en ómnibus de transporte interdepartamentales, la utilización de hasta un 50 % de gasógenos; y de adquirir equipos gasógenos económicos para estar en condiciones de abastecer de ellos a las empresas y a las industrias que lo necesiten".

Designación de técnicos especializados—

Para cumplir con el cometido que le fuera confiado, la ANCAP contrató los servicios técnicos del Ing. Félix De Medina, Director del Instituto de Máquinas de la Facultad de Ingeniería y Ramas Anexas, quien, en colaboración con el Ing. Pelufo del Departamento de Combustibles de la ANCAP, se abocó de inmediato al estudio del problema.

Viaje de estudios al Brasil—

Consultados los antecedentes que obraban en poder de este Organismo, se consideró de sumo interés para el trabajo a realizar, que los mencionados técnicos efectuaran un breve viaje al Brasil, con el propósito de informarse sobre la obra cumplida en dicho país en materia de gasógenos. El viaje duró algo menos de un mes, o sea desde el 27 de agosto hasta el 23 de setiembre de 1942.

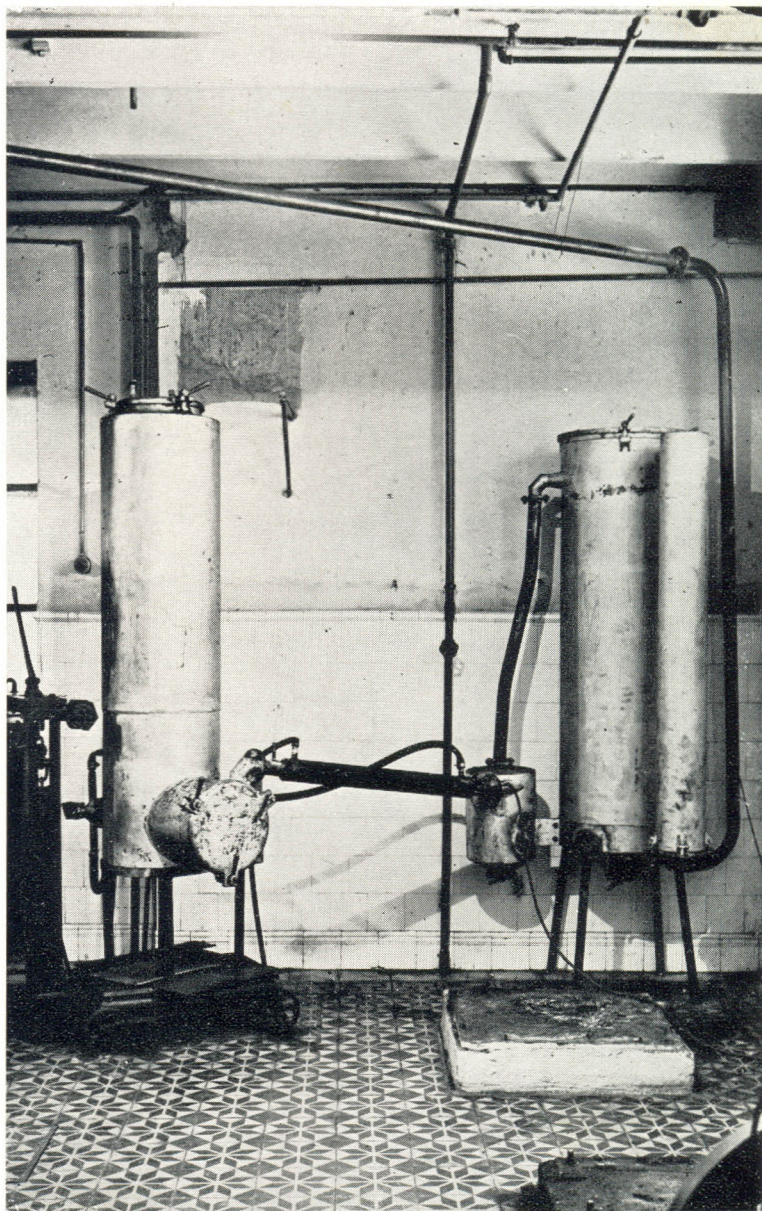
Elección de gasógeno tipo—

En base a la información obtenida, los Ings. De Medina y Pelufo consideraron que podría adoptarse como gasógeno tipo el divulgado por la Comisión Estadual de San Pablo, que funcionaba con muy buenos resultados en el país vecino; pero para ello era necesario construir en el Uruguay algunos equipos de esa clase y efectuar los ensayos que permitieran confirmar ese buen resultado.

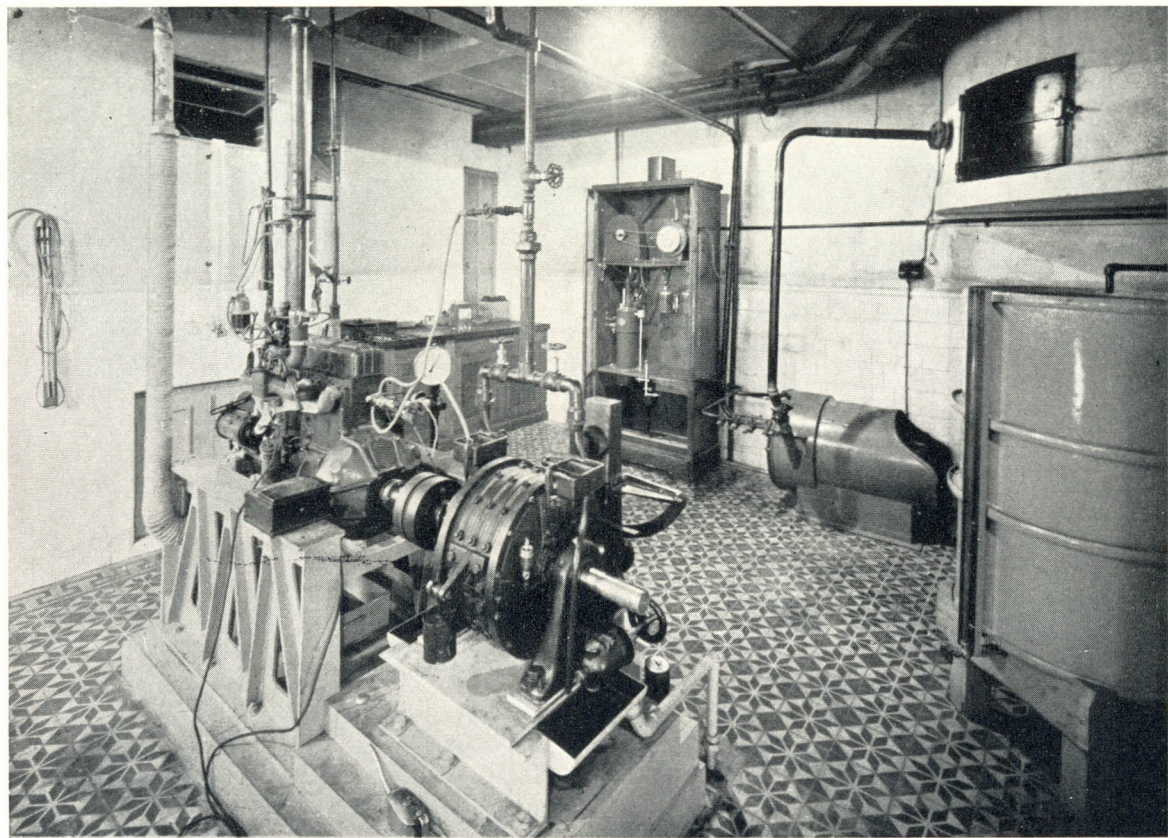
Construcción de modelos—

Con tal propósito, se inició de inmediato en los talleres de la ANCAP la construcción de cinco unidades, circunstancia que fué aprovechada para estudiar los detalles de fabricación. Simultáneamente se ensayaban también otros tipos de gasógenos, algunos de ellos adquiridos en plaza y otros contruidos en nuestros talleres.

Actualmente existen en funcionamiento en la ANCAP, 10 gasógenos montados sobre diversos tipos de vehículos automotores y un gasógeno fijo para quemar leña, utilizado en la producción del gas que consumen los generadores de vapor.



Vista del gasógeno del tipo de la Comisión Estadual del Brasil, utilizado en las experiencias llevadas a cabo en el Instituto de Máquinas de la Facultad de Ingeniería. El generador está montado sobre una balanza y en la línea al ciclón hay un refrigerador a agua



En esta foto se destacan, en primer plano, el freno hidráulico para producir la carga del motor y, en segundo plano, el ventilador de absorción de gas y el calorímetro

Asesoramiento a los particulares—

En el mes de octubre la ANCAP inicia el asesoramiento técnico a todos los interesados en la construcción e instalación de gasógenos. Se realizan publicaciones en la prensa anunciando el establecimiento de un doble horario cotidiano para atender al público.

Durante los tres meses transcurridos desde la fecha indicada hasta el presente, se recibió la visita de más de trescientas personas interesadas en el asunto, tratándose con cada una de ellas sus problemas particulares y dándoles oportunidad en nuestros talleres el desarrollo de la construcción e instalación de gasógenos. Correspondería agregar a la cifra mencionada las numerosas consultas telefónicas, de la capital e interior, y aún epistolares evacuadas.

Impresión de planos—

En los primeros días de noviembre fueron puestos a la venta juegos de planos detallados para la construcción y montaje del gasógeno tipo adoptado (el "C. E. G. modelo A"), adaptable a camiones de una a tres toneladas. En el momento actual están imprimiéndose planos de un gasógeno del mismo tipo adaptable a coches de paseo, ya que se había notado un gran interés entre las personas que concurrían diariamente a efectuar consultas.

Cuadro de medidas para adaptación de los gasógenos a diferentes vehículos—

Asimismo se ha confeccionado para divulgación un pequeño cuadro con las variaciones de medidas del gasógeno C. E. G., para hacer éste adaptable a camiones de cualquier tonelaje y con diferentes regímenes de trabajo.

Visita de talleres—

También se ha contribuido a solucionar el problema derivado de la construcción de gasógenos, visitando nuestros técnicos, a pedido de sus propietarios, algunos talleres dedicados a esos trabajos.

Cursillos sobre gasógenos—

Para lograr una mayor difusión de los detalles técnicos y de carácter práctico relacionados con la teoría, construcción e instalación de gasógenos, la ANCAP organizó un ciclo de clases que fueron dictadas por el Ing. Ernesto Pelufo en la Universidad del Trabajo, a fines de noviembre y principios de diciembre de 1942. Dichas clases fueron también anunciadas por toda la prensa de la capital. La asistencia a ese curso fué muy numerosa, estimándose en más de 300 personas el número de asiduos concurrentes. Además, se recibieron con posterioridad muchas consultas vinculadas con esas clases.

Por otra parte, siempre que nuestros técnicos han tenido oportunidad de visitar ciudades del interior, han tratado de entrevistarse con los constructores locales para ayudarlos a resolver sus problema, mejorando los equipos que constrúan.

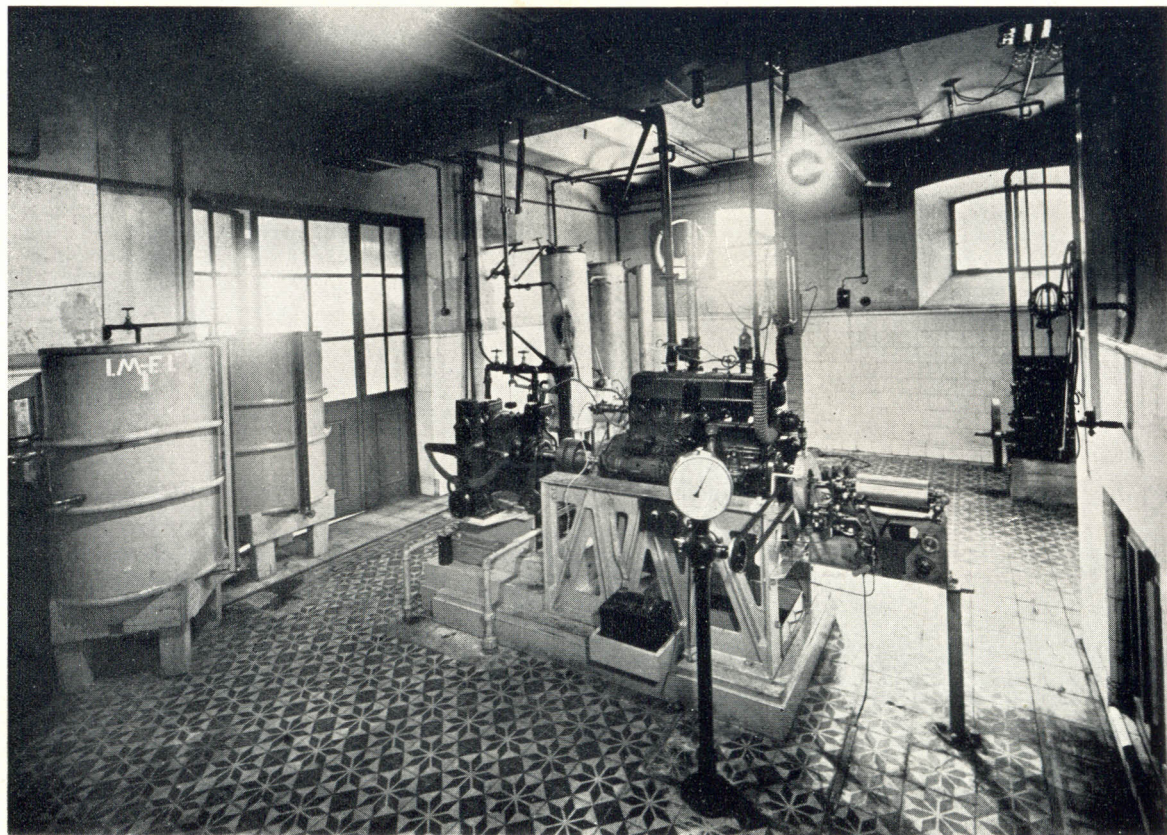
Folletos explicativos—

Se ha dado recientemente a publicidad un folleto conteniendo una descripción detallada del gasógeno, instrucciones relativas al montaje y funcionamiento de los equipos, etc., que constituye un complemento eficaz de los planos que están a la venta.

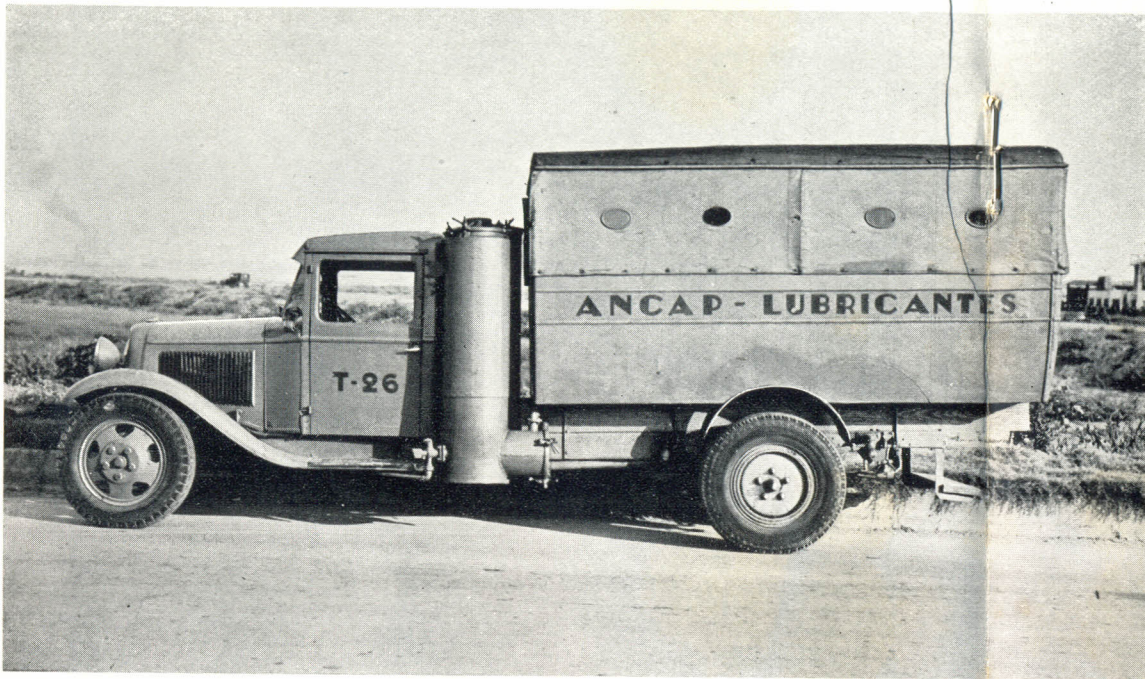
Asimismo se prepara en los momentos actuales un proyecto de publicación con muchos datos de interés para los fabricantes y usuarios de los gasógenos, en el que se consignará parte de la experiencia obtenida en los equipos de la ANCAP en funcionamiento.

Gestiones ante reparticiones públicas—

También ha hecho esfuerzos la ANCAP para interesar a las oficinas públicas en el problema de los gasógenos, habiéndose dirigido por nota en tal sentido, con fecha 6 de noviembre de 1942, a numerosas instituciones oficiales que, por contar con oficinas técnicas y talleres adecuados, se encuentran en inmejorables condiciones para colaborar en el desarrollo de esta solución.

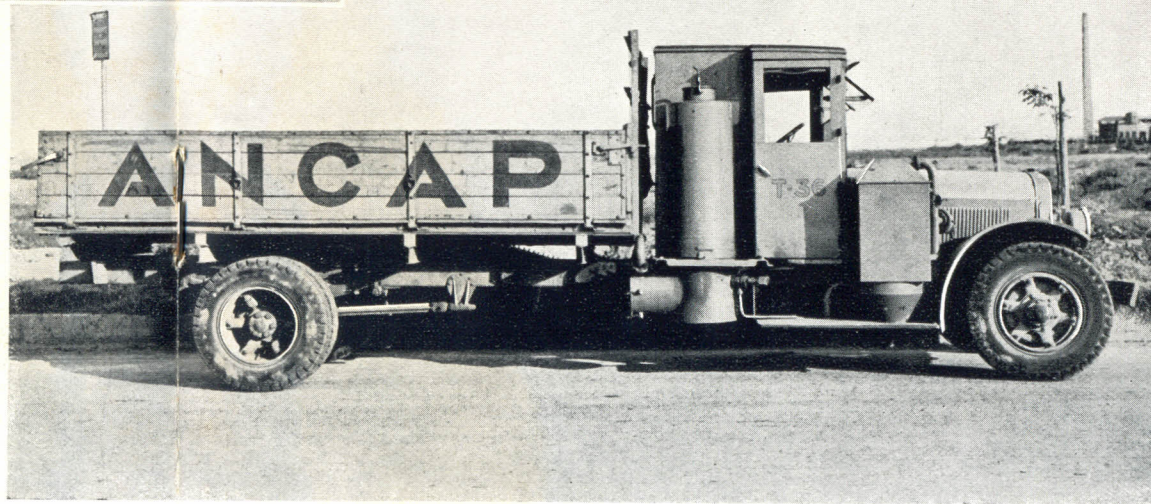


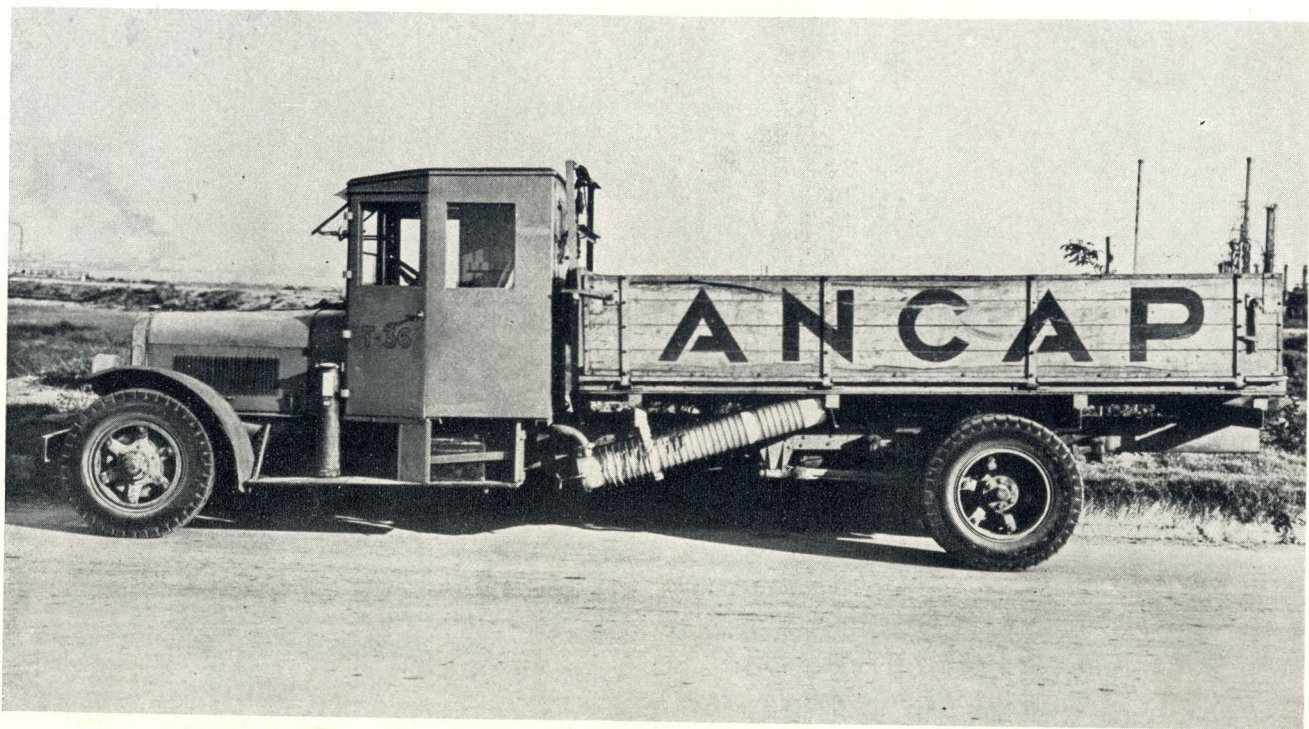
En esta foto se destaca el medidor de velocidad y el equipo registrador de diagramas del motor utilizado en los ensayos



Camión Kleiber, motor Buda, de 6,5 lts. de cilindrada, 42 H.P.; 5 toneladas útiles, 10 toneladas brutas. Vista del generador y filtro. Este camión comenzó a funcionar a gasógeno en diciembre de 1941. (Equipo diseñado y construido en los talleres de la Ancap)

Vista del camión T-26, de 4 ½ toneladas brutas, empleado para la distribución de lubricantes, equipado con un gasógeno C. E. G. modelo "A" construido en los talleres de la Ancap





Vista del lado de los enfriadores, del camión de la figura N° 1

Adquisición de chapas—

Ha sido, asimismo, preocupación de la ANCAP el problema de la obtención del material necesario para construir equipos a gasógeno, habiéndose realizado gestiones ante la Oficina del Coordinador del Petróleo, en Washington, para que se permita la exportación del hierro destinado a dichas construcciones, lo que permitiría paliar las dificultades porque atraviesa el país con motivo de la crisis de combustibles.

Combustible para gasógenos—

Otro de los aspectos que ha merecido la preocupación de los técnicos de la ANCAP es el relativo al suministro de combustible destinado a los gasógenos.

Características del carbón de leña—

Se han realizado estudios de laboratorio con respecto a las condiciones que debe llenar el carbón de leña a emplear.

Asimismo se hicieron pequeñas licitaciones de sondeo para ver hasta qué punto se pueden cubrir esas características con los carbones que ofrece el mercado. Habiéndose notado que algunas características principales, como ser grado de humedad y contenido de materias volátiles, no eran las convenientes debido a la forma corriente de carbonización y apagamiento de las medidas empleadas en el país, se han hecho recomendaciones a los carboneros todas las veces que ha habido ocasión, para que modificaran la manera de proceder, con el objeto de obtener un tipo de carbón perfectamente adaptable para uso en gasógenos.

Provisión del combustible al público—

La ANCAP ha sido autorizada por el Ministerio para vender a los particulares carbón de leña para gasógenos, y con tal fin se efectuará en estos días una licitación por 2.500 toneladas, con la cual podrá iniciarse la distribución de carbón embolsado, en los surtidores de nafta.

Intervención en los créditos concedidos por el Banco de la República—

Otra de las actividades confiadas a la ANCAP en materia de gasógenos ha sido el contralor de las gestiones que realizan los particulares para la obtención de los créditos que otorga el Banco de la República para la construcción de los mencionados equipos, habiendo merecido nuestra aprobación hasta el presente unos 50 presupuestos.

Instalación ofrecida por la ANCAP a la Facultad de Ingeniería—

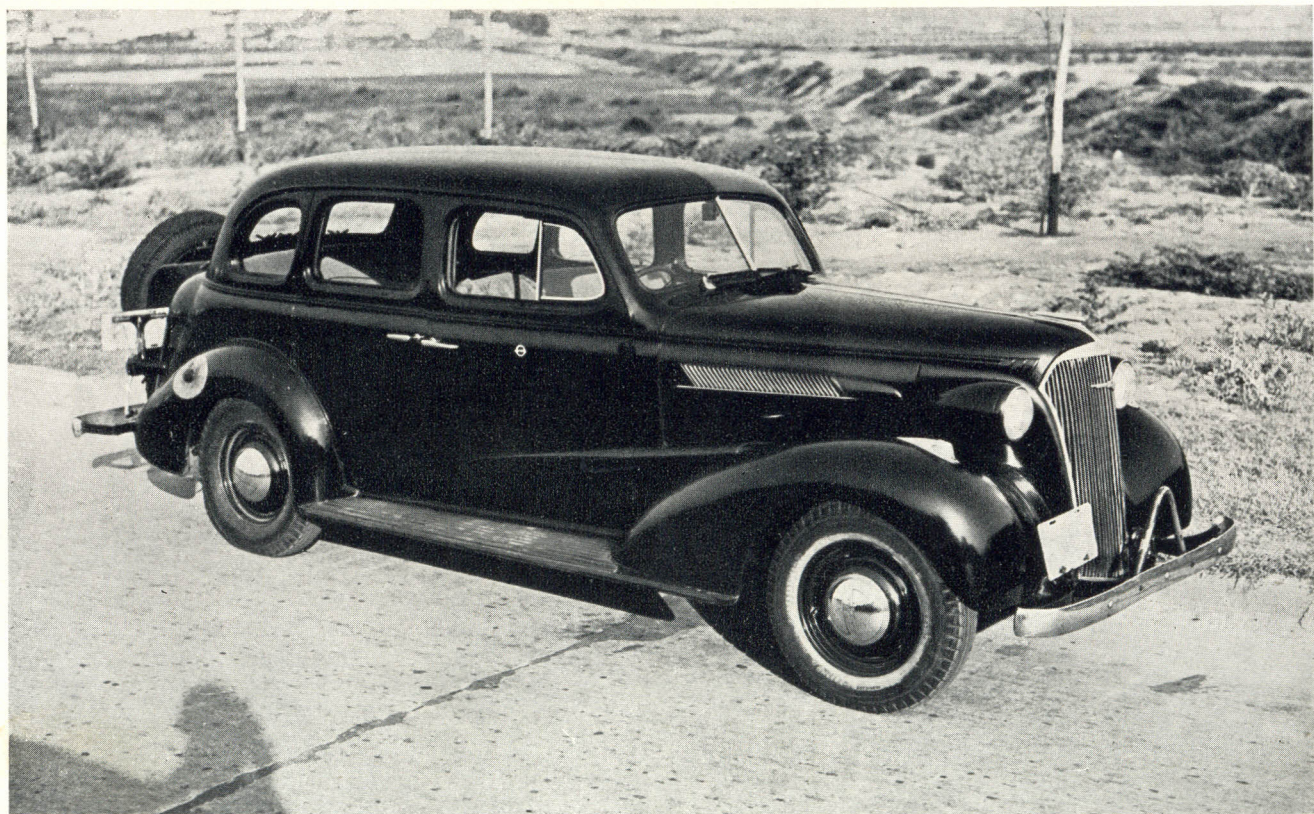
Por último, la ANCAP ha costeado la instalación en el Instituto de Máquinas de la Facultad de Ingeniería, de un laboratorio de gasógenos, constituido fundamentalmente por un banco de pruebas y el correspondiente motor fijo, así como todos los equipos complementarios para el ensayo dinamométrico de los gasógenos y el ensayo calorimétrico del gas generado. Los trabajos fueron ejecutados bajo la dirección del Ing. De Medina y han quedado terminados en estos días.

Certificados de inspección o permisos de funcionamiento—

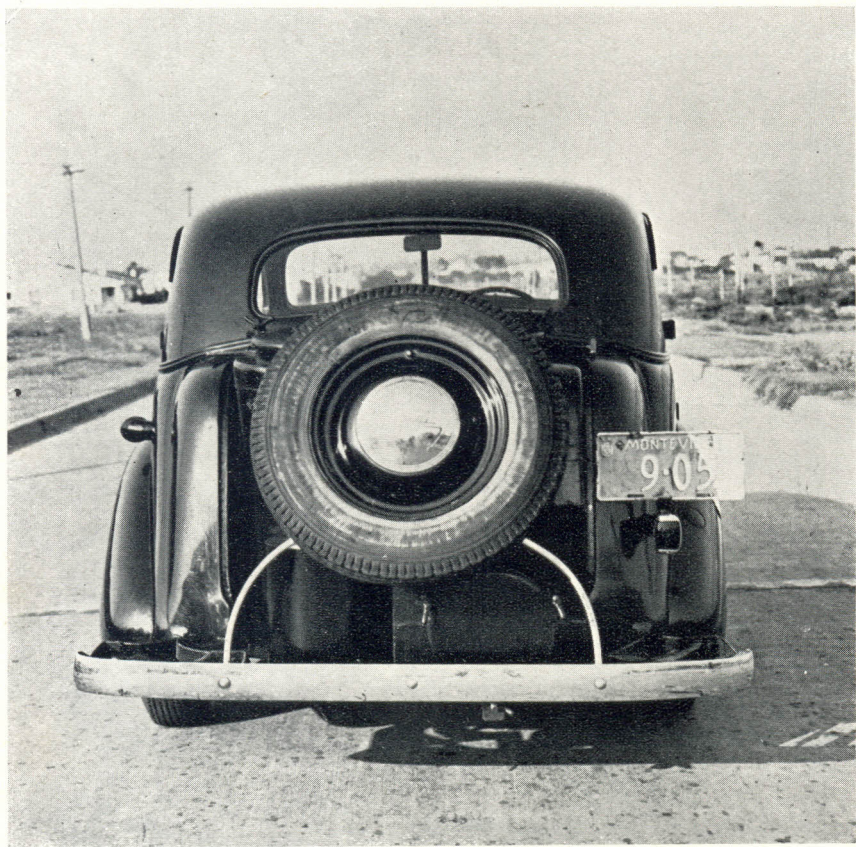
Una vez que se establezcan las características completas del motor funcionando a nafta, el Instituto de Máquinas estará en condiciones de realizar los ensayos de rutina sobre todos los tipos de gasógenos que se construyan para la venta, de modo de otorgar certificados de inspección o permisos de funcionamiento, como fuera proyectado hace algún tiempo. También podrán realizarse entonces trabajos de investigación sobre el funcionamiento de los gasógenos, buscando en el laboratorio el perfeccionamiento del modelo adoptado.

Instalación de una "Oficina del Gasógeno", con exposición permanente—

Siendo propósito de la ANCAP el alcanzar una mejor difusión y una mayor propaganda del uso de los gasógenos, se está instalando en una ubicación céntrica (Juncal N° 1393) la



Vista de un coche Chevrolet de la Ancap, al que se ha colocado un gasógeno especialmente diseñado, con refrigeración a agua, para 100 km. de autonomía



Vista posterior del mismo coche

"Oficina del Gasógeno", donde se podrá atender con mayor comodidad para los interesados las consultas que a diario se reciben y donde se tendrá una exposición permanente ilustrativa de los planos constructivos, funcionamiento de los equipos, etc.

Consideraciones finales—

Como puede verse por la relación sucinta de las actividades desarrolladas por la ANCAP en materia de gasógenos, la Institución no ha escatimado esfuerzos para abordar en todos sus aspectos el problema, con la premura compatible con la importancia y trascendencia del mismo, no habiendo limitado su acción exclusivamente a los puntos establecidos en el respectivo decreto.

A poco más de tres meses de promulgado el decreto cometiendo a la ANCAP el estudio de gasógenos, ésta se encontraba ya asesorando técnica y prácticamente a los interesados y suministrando planos completos de un gasógeno tipo que llena, a su juicio, condiciones de seguridad y buen funcionamiento.

El problema está resuelto en sus aspectos técnicos. La ANCAP ha dado una solución, que no es evidentemente la única, existiendo otros tipos de gasógeno que pueden funcionar sin inconvenientes si han sido bien contruidos.

La ANCAP ha cumplido, por lo tanto, su misión en lo que se refiere a los cometidos detallados en el artículo 1º del Decreto de 29 de febrero de 1942, habiendo ido aún más lejos al establecer un centro permanente de información técnica, abierto a todos los interesados en la materia.

En cuanto a lo establecido por el artículo 2º, la situación es la siguiente:

En base a los informes producidos a fines de agosto de 1942 por los Ings. De Medina y Pelufo y la Dirección del Departamento de Combustibles de la ANCAP, el Sr. Interventor se dirigió por nota al Ministerio de Industrias en los primeros días de octubre del citado año, informando con respecto al estado de los estudios que le fueran confiados a la ANCAP y sugiriendo algunas medidas a adoptar por el Poder Ejecutivo. En dicha nota se refería el Sr. Interventor a los siguientes puntos fundamentales:

- 1º Que no se consideraba aconsejable que la Administración tomara la iniciativa para la producción de gasógenos, por cuanto la industria privada estaba trabajando con gran interés en el asunto.

- 2º Que debía establecerse, a cargo de la ANCAP, el contralor de planos previo a la fabricación, así como la extensión de certificados de funcionamiento de los equipos, en forma de dar garantías al usuario y evitar el desprestigio del gasógeno. A tal efecto se solicitaba del Ministerio el establecimiento, con carácter obligatorio, del referido contralor.

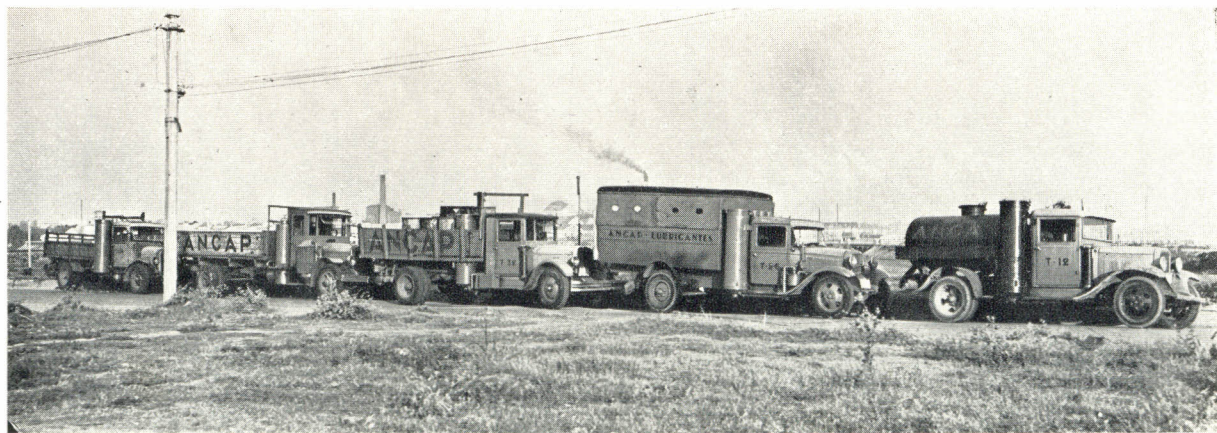
Por consiguiente, la ANCAP abordó también el aspecto de reglamentación sobre implantación de gasógenos, al proponer al Ministerio el procedimiento a seguir para contralorear la producción; así como también expresó su opinión contraria a la adquisición por parte de la Administración de equipos destinados a las empresas e industrias que los necesitaren.

* * *

La intervención del Estado en el problema de los gasógenos podría abarcar los siguientes aspectos:

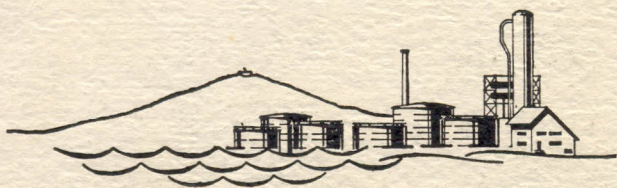
- 1º Estudio técnico del problema y asesoramiento consiguiente.
Como queda expresado, este aspecto ha sido cubierto.
- 2º Créditos para la fabricación de gasógenos.
Este aspecto ha sido abordado por el Banco de la República, en colaboración con la ANCAP.
- 3º Suministro de los materiales.
Hay varias gestiones en trámite para obtener la importación del hierro necesario para la construcción de gasógenos.
- 4º Contralor de la producción, a cargo de la ANCAP.
Esto ya ha sido propuesto al Ministerio de Industrias y Trabajo, en octubre de 1942.
- 5º Propaganda y divulgación, que está realizando la ANCAP en estos momentos.
- 6º Compra y distribución del carbón de leña para gasógenos, en vías de realización.

Montevideo, febrero de 1943.



Vista de algunos de los camiones de la Ancap que actualmente funcionan a gasógeno

COLOMBINO
1993 1994



A.N.C.A.P.